Mel.4°
107(7)

FONDATION NATIONALE DES SCIENCES POLITIQUES
BIBLIOTHÈQUE

MEL H: 107 (7)

CHEMINS DE FER DU NORD DE LA FRANCE.

Ligne Française Anglo-Belge

PAR WATTEN,

De Lille à la Mer sur Calais et sur Dunkerque,

ET DE PARIS A LONDRES

PAR

ARRAS, BÉTHUNE, AIRE, SAINT-OMER & CALAIS.

Mél-4° 107 (7)
~~Doc 4° 1497~~

Paris,
VINCHON, IMPRIMEUR,
RUE J.-J. ROUSSEAU, 3.

1842.

636

CHEMINS DE FER DU NORD DE LA FRANCE.

Ligne Française Anglo-Belge

PAR WATTEN,

De Lille à la Mer sur Calais et sur Dunkerque,

ET DE PARIS A LONDRES

PAR

ARRAS, BÉTHUNE, AIRE, SAINT-OMER ET CALAIS.

BIBLIOTHÈQUE NATIONALE DES SCIENCES POLITIQUES
RÉSERVE
Mél. 4° 107 (7)

POSITION DE LA QUESTION.

Les trois villes de Dunkerque, de Boulogne et de Calais, admettent unanimement que la *ligne de Paris en Belgique* doit être dirigée *par Amiens, par Arras et par Lille.*

La question en litige est de savoir, quelles sont les lignes à exécuter *aux frais de l'État* pour rattacher à la mer le chemin de Paris en Belgique et pour y greffer à la fois :

1° La ligne *internationale* de Londres à Paris et à Marseille, ou de l'Angleterre avec la Méditerranée en traversant la France.

2° La ligne *de transit* de Londres à Malines (*), ou de l'Angleterre, par le nord de la France, avec la Belgique, la Prusse et l'Allemagne.

Les trois ports du détroit sont également d'accord sur ce point :

Que la ligne de transit du Nord doit avoir pour origine la ville de Lille et qu'elle doit encore aboutir à Calais.

Mais ces bases posées, un important débat est engagé entre les villes de Dunkerque et de Boulogne d'une part, et d'une autre part avec les villes de Calais, de Saint-Omer, d'Aire, de Béthune et d'Arras; on pourrait dire avec le département du Pas-de-Calais tout entier.

(*) Malines est le point central de passage pour aller en Allemagne et en Prusse.

Boulogne demanderait, et Dunkerque semblerait admettre :

Que la ligne de *Paris à Londres* fût dirigée d'Amiens par Abbeville et par le littoral maritime, sur Boulogne.

Dunkerque, de son côté, voudrait :

Que la ligne de Lille à la mer fût dirigée à l'est de Cassel sur Dunkerque, et ensuite prolongée le long de la mer par Gravelines jusqu'à Calais.

Calais, Saint-Omer, Aire, Béthune et Arras soutiennent au contraire le maintien :

1° De la ligne de *Paris sur Londres*, dirigée d'Arras sur Calais par Béthune, Aire, Saint-Omer et Watten ;

2° De la ligne de *Lille à la mer* dirigée sur Calais, de Lille à Aire ;

C'est-à-dire d'un tronc commun aux deux lignes de Paris à Londres, et de Lille à la mer, lequel traverserait le département du Pas-de-Calais, *de Aire à Watten*, et qui aurait ses deux extrémités rattachées directement, savoir :

A Watten et au nord, par une double branche avec Calais et Dunkerque ;

A Aire et au sud, par une double bifurcation avec Arras et Lille.

Telle est la question à juger pour *les chemins de fer du nord de la France*, question importante sans doute pour les villes qui figurent au litige, mais capitale surtout au point de vue de la France entière qui paie, et des intérêts nationaux qui veulent être, et le plus tôt, et le mieux, et le plus économiquement satisfaits.

BASES DE LA DISCUSSION.

Les considérations suivantes doivent dominer la question des chemins de fer du nord de la France :

1° La traversée de mer la plus courte et la plus sûre ;

2° Les conditions commerciales plus ou moins complètes du port d'arrivée ;

3° L'importance relative des pays fécondés par les lignes à exécuter ;

4° Les avantages respectifs des diverses directions au point de vue de la défense du pays ;

5° La dépense et la sécurité comparatives des diverses lignes mises en présence.

1° *Traversée maritime.*

Trois ports de France se présentent en face de l'Angleterre pour recevoir le transport des voyageurs et des marchandises, Dunkerque, Boulogne et Calais.

Dunkerque, malgré tous ses efforts n'a jamais pu établir aucune relation maritime, même avec Londres, à plus forte raison avec Douvres ; en effet il faut 12 heures de traversée de Londres à Dunkerque, et au lieu de s'engager dans les

bancs de Flandre on préfère aller gagner dans certains cas Ostende, dans d'autres Calais ou Boulogne.

Boulogne présente au contraire un chiffre fort élevé de voyageurs, un chiffre qui en apparence serait même plus que double du nombre des passages par le port de Calais (1).

Mais de ce chiffre il faut d'abord déduire les mouvemens, sur place en quelque sorte, qui appartiennent soit à la population anglaise qui est venue adopter Boulogne comme habitation plus économique (2), soit aux parties de plaisance qui entrent dans les mœurs anglaises, qui atteignent même la classe ouvrière un peu aisée, et dont Boulogne a l'heureux monopole (3).

Or, si on en faisait le décompte, on serait étonné de voir combien cette déduction est considérable ; il faut en effet, pour peser la valeur de ce fait, avoir le relevé pour Boulogne comme pour Calais des voyageurs qui vont au-delà de Boulogne et de Calais, des voyageurs enfin qui seuls appellent un chemin de fer.

Il faut encore remarquer qu'il y a deux classes de paquebots qui font le service du détroit.

Les uns sont des *paquebots de l'État*, destinés avant tout au transport important des dépêches, qui partent tous les jours à heures fixes, dont les départs et arrivées ne coïncident donc qu'accidentellement avec les heures de marée, qui ne peuvent par conséquent ni embarquer ni débarquer à quai, qui obligent dès lors les voyageurs à embarquer et à débarquer *en rade*, *dans un canot*.

Les autres sont des *paquebots du commerce*, qui partent à volonté, qui règlent le nombre de leurs départs d'après l'affluence plus ou moins grande des voyageurs, qui toujours, afin d'enlever les voyageurs aux paquebots de l'État, suivent les

---

(1) *Renseignemens fournis par la Direction générale des Douanes* (entrées et sorties).

BOULOGNE	1838	61,867	CALAIS	1838	25,224
	1839	56,495		1839	23,145
	1840	52,604		1840	20,293
	1841 (les 10 1ers mois)	43,219		1841 (les 10 1ers mois)	18,380

D'après l'*Annotateur Boulonnais* du 6 janvier 1842, le mouvement des voyageurs a été, dans l'année 1841, pour Calais de 21,019, et pour Boulogne de 47,712.

C'est pour Calais *un accroissement de* 724, et pour Boulogne *une diminution de* 4,892 ou *d'un dixième*.

(2) Il est peu d'Anglais fixés à Boulogne qui ne passent le détroit plusieurs fois l'année. A certaines fêtes, les réunions de famille sont presque obligées ; à l'époque des vacances, il se fait encore de très nombreuses visites d'une rive à l'autre de la Manche.

(3) Ces passages, lorsqu'ils sont nombreux, se font à des prix très modérés, la même embarcation conduit et ramène ; et on voit souvent des 300 passagers arriver ainsi sans bagage, pour dîner à Boulogne et revenir en Angleterre sans avoir seulement découché ; ces jours-là, le tableau des entrées et sorties porte, bien entendu, pour chacun de ces déplacemens, 600 voyageurs.

heures de marée pour leur départ et pour leur arrivée, qui par conséquent embarquent et débarquent *toujours à quai*.

Or tout service *régulier, journalier, à heure fixe*, est impossible à Boulogne; la rade, exposée aux vents d'ouest, est sous ce rapport trop dangereuse.

La rade de Calais est au contraire abritée contre ces mêmes vents par le cap Grinez.

De sorte que Calais, par cela même qu'il assure seul *un service de rade à heure fixe*, est le port obligé des dépêches, des paquebots de l'État, des *trois paquebots-malles français* et des *six paquebots-malles anglais* qui traversent pendant toute l'année le détroit entre Douvres et la France.

Et cette circonstance, cependant à l'avantage du port de Calais, cette concurrence redoutable, a dû décider *tous les paquebots du commerce* à se diriger sur Boulogne, de même qu'ils se fussent tous dirigés sur Calais, si Boulogne avait pu être le port des paquebots de l'État.

Et comme le passage par les paquebots de l'État, tout en assurant seul une traversée à heure fixe, a pour conséquence (sauf les jours où il se trouve coïncidence avec les heures de marée) d'obliger les voyageurs à s'embarquer et à débarquer *en rade, en canot*.

Comme au contraire le passage, par les paquebots du commerce, bien qu'en faisant perdre au moins plusieurs heures, vient toujours embarquer et débarquer les voyageurs *à quai*.

Et comme cette condition est extrêmement recherchée par tous les voyageurs oisifs, et surtout par les vieillards, par les femmes et les enfans.

Il arrive que le port des paquebots de l'État, des dépêches, des hommes d'affaires, des relations de gouvernement à gouvernement, se trouve néanmoins n'avoir, comparativement au port de plaisance, au port de paquebots à volonté, qu'un nombre tout à fait inférieur de voyageurs.

Or, n'est-ce pas néanmoins toujours le port supérieur en qualités, *l'unique passage à heure fixe*, qui appelle la ligne de fer?

Nous demanderons au surplus si c'est le partage des voyageurs du détroit entre Boulogne et Calais qu'il importe de peser, et si au contraire il n'est pas tout à fait indifférent à la France que ce soit à tel ou tel de ces ports que tout ou partie des passages d'Angleterre pour Paris s'effectuent.

On est bien certain en effet que, dans l'une ou l'autre hypothèse, c'est un premier chiffre de voyageurs, qui dans tous les cas est acquis au chemin de fer, et qui se compose de la somme des voyageurs qui arrivent à Boulogne et à Calais pour aller plus loin que Calais et Boulogne.

Mais on sait que la masse des voyageurs d'un chemin de fer est loin de se composer exclusivement de ce qui afflue par les deux extrémités, autrement dit que

les localités intermédiaires ont une influence très grande sur le chiffre total des voyageurs.

Ces exemples apprennent que *les localités intermédiaires, même pour des lignes importantes, peuvent fournir un chiffre égal au nombre des voyageurs produits par les deux extrémités ;* or, comment ne pas reconnaître la très significative influence qu'aura sur le nombre des voyageurs, entre la mer et Arras, le parcours d'une vallée riche et industrielle comme celle de l'Aa, la traversée de villes intermédiaires comme Saint-Omer avec ses 160 manufactures et ses 20,000 habitans, et la jonction directe de Saint-Omer, de Calais et de Dunkerque avec Arras.

Et qui oserait soutenir que le tracé, *mort-né* comme localités intermédiaires d'Abbeville à Boulogne, le long du littoral sur 65,000 mètres puisse dès lors, sous le rapport même du nombre des voyageurs, être mis en balance avec le tracé jalonné au cœur du pays par Arras, Béthune, Aire, Saint-Omer et Calais !

Il faut enfin doter les lignes de fer d'une circulation assez productive et assez assurée pour que les vicissitudes politiques ne puissent mettre en péril ces moyens de communication, pour qu'en cas de guerre, par exemple, ces lignes puissent continuer à vivre de leurs propres ressources, sans imposer à l'état des sacrifices par trop onéreux.

Et ce serait au moins de l'imprévoyance, lorsque deux études de chemins à la mer sont en présence, lorsqu'un de ces tracés satisfait précisément à toutes les conditions d'une vitalité *quand même*, de songer à exécuter la ligne qui, au contraire, recevra toute son existence par une de ses extrémités, qui, même dans les circonstances les plus favorables, ne connaîtra jamais qu'un minimun de circulation intérieure, et qu'un coup de canon tiré sur mer laisserait sans vie aucune.

Nous concluons en ces termes :

Il est indifférent à la France que les voyageurs du détroit passent par Calais ou par Boulogne ;

Mais il importe à la France que le chemin de fer desserve à la fois une double ligne internationale et qu'il féconde, soit en temps de paix, soit en temps de guerre, les localités intermédiaires les plus nombreuses, les plus populeuses, les plus productives.

M. Cockerill, en 1838, n'a point voulu soumissionner le chemin d'Amiens à Boulogne, tandis que le chemin *d'Arras à Calais* était au contraire une des conditions de sa soumission primitive.

Et s'il arrivait encore que ce fût par la voie d'une compagnie que dût se réaliser l'exécution des chemins de fer du Nord, c'est alors que par la préférence *exclusive* que toute compagnie intelligente donnerait au tracé d'Arras à Calais, la lumière jaillirait sur cette question, des intérêts mêmes qui voudraient avant tout, comme base de spéculation, la ligne la plus riche en produits et partant en utilité.

D'ailleurs l'évidence est là.

Quoi qu'on fasse, Calais est le point le plus rapproché des côtes d'Angleterre, le seul point d'où l'on aperçoive l'autre rive du détroit.

Ce sera toujours devant ce port qu'il faudra passer en venant de Londres, et comme traversée de Douvres, il faudra toujours doubler le cap Grinez pour entrer à Boulogne.

Calais sera toujours aussi le seul port favorisé par les vents régnans sur ces côtes, par tous les aires de vent du nord au sud, participant de l'ouest, par ces vents qui viennent encore de souffler 271 jours, du 1er janvier au 25 décembre 1841.

Et s'il était permis de douter de l'influence de ces circonstances maritimes, en se reportant à quelques années en arrière, on trouverait que lorsqu'il fallait franchir le détroit à la voile *il n'y avait, pour ainsi dire, point de passage de Douvres à Boulogne;* que des essais ont été tentés à cet effet en 1814 (4) et à diverses époques postérieures, toujours sans aucun succès; que la vapeur seule a permis d'arriver à Boulogne.

Il serait utile aussi de se faire rendre compte par des hommes éclairés et désintéressés, et des relâches que les paquebots de Boulogne ont été obligés d'opérer dans le port de Calais, et, ce qui est bien autrement grave, des efforts inouis, dangereux, que ces paquebots ont si souvent affrontés pour éviter cette relâche et aller se réfugier plutôt sur les côtes d'Angleterre, au grand péril des passagers (5).

Au surplus, les banquiers et négocians qui opèrent des envois d'or et d'argent, par cela même qu'ils s'affranchissent de payer des risques de mer (et tel est l'usage pour ce genre d'affaire, qui laisse trop peu de marge pour supporter des frais d'assurances) n'ont jamais hésité sur le choix à faire entre Calais et Boulogne. Calais a, pour ainsi dire, toujours été pour l'or et l'argent le seul et unique passage (*).

La Direction générale des Postes françaises a aussi jugé, on peut dire en présence des plus vives et des plus nombreuses persécutions, et *malgré ce chiffre plus*

---

(4) Voici le chiffre des passagers donné par le journal de Boulogne vers 1814, et on met en présence le chiffre des passagers sur Calais, également de 1814 à 1818.

BOULOGNE (*Annotateur du 29 juillet* 1838.)	1814 — 2,383	CALAIS	1814 — 27,607
	1815 — 3,536		1815 — 18,676
	1816 — 3,873		1816 — 31,629
	1817 — 5,230		1817 — 32,317
	1818 — 7,305		1818 — 32,605

(5) Les dangers qui ont assailli *le Véloce* resteront un exemple historique des avaries à redouter et des ressources que peut seul offrir, dans ces circonstances graves, le port de Calais.

(*) Voir la note 13.

fort des voyageurs qui lui était présenté en faveur de Boulogne, que c'était par Calais exclusivement que les dépêches devaient être dirigées.

Et de l'autre côté du détroit, le gouvernement anglais avait aussi déclaré que, quelle que fût la détermination du gouvernement français, lors même que les malles françaises dussent *par ordre* désormais partir de Boulogne, ce serait toujours à Calais qu'arriveraient les malles anglaises.

Il faut encore porter en ligne de compte que, même par le beau temps, la durée du passage de Douvres à Calais n'est que de..... 2 h^res^ 1/4
lorsque la durée de la même traversée sur Boulogne est de..... 2 3/4

Différence entre Boulogne (plus d'un neuvième)... » 1/2

et pour peu que la mer cesse d'être calme, cette différence augmente dans une proportion considérable. Cette circonstance, plus ou moins prononcée, a lieu pendant plus de huit mois de l'année (6), de sorte que ce n'est même pas assez que de supposer *moyennement une heure* seulement de plus longue traversée de Douvres à Boulogne.

Et on ne perdra pas de vue qu'aussitôt le chemin de fer terminé entre Londres et Douvres, c'est par Douvres qu'auront lieu certainement tous les passages de voyageurs sur le continent.

D'un autre côté, le port de Calais vient encore de recevoir des améliorations d'un prix infini pour la plus libre arrivée des malles et des voyageurs.

Le prolongement des jetées vient de produire *une prolongation de plein*, ou d'entrée possible pour les malles de *une heure et demie* à la marée montante, et de *une heure et demie* à la marée descendante, en tout *trois heures* par marée (*voir* l'annexe A joint à ce mémoire qui constate ce fait important).

On a la presque certitude d'augmenter encore cette précieuse acquisition *de plein* par de nouveaux prolongemens des mêmes jetées. L'écluse de chasse promet de son côté des approfondissemens sensibles.

On espère ainsi que le port de Calais deviendra *un port méditerranéen* dans lequel les malles pourront entrer et sortir, même à basse mer.

Et déjà avant que ces améliorations ne se manifestassent, M. Raffeneau de Lille, l'ingénieur dont certainement personne ne contestera le mérite ni la spécialité en ce qui concerne notamment les ports de l'Océan, avait déclaré que Calais était *le point européen* désigné par tous les hommes d'art et de marine, pour le passage de l'Angleterre sur le Continent.

---

(6) La marée montante court constamment de l'*ouest à l'est* avec une vitesse de 6 kilomètres par heure, de sorte que les navires qui partent de Douvres pour Boulogne avec une marche obligée vers l'ouest éprouvent une résistance considérable.

Au retour, la marée favorise au contraire le passage ; mais la traversée entre Boulogne à Douvres reste toujours *plus longue de deux lieues* qu'en partant de Calais.

Ces opinions, ces faits veulent être interrogés avant qu'on ne songe à déshériter la France de tout ce que le port de Calais doit acquérir de valeur, de tout ce qu'il est appelé à produire de prospérités nationales.

2° *Conditions commerciales.*

La valeur respective des ports de Calais et de Boulogne comme ports de commerce, est encore bien autrement tranchée.

Le port de Boulogne ne possède et ne pourra jamais avoir ni canal, ni rivière pour envoyer dans l'intérieur du pays ce que la mer lui apporterait; les débouchés par terre sont même très défavorables ; *son port est une impasse.*

Calais, au contraire, est depuis longtemps doté de canaux qui conduisent les arrivages maritimes dans les vallées de la Lys et de l'Aa, et par suite dans tous les canaux et rivières du Nord, jusqu'à St-Omer, jusqu'à Lille, jusqu'à St-Quentin, jusqu'à Paris.

Et une communication directe entre le port et ces canaux vient d'affranchir Calais de tout transbordement par terre, avantage considérable qui certainement augmentera encore beaucoup le chiffre des arrivages.

Les mouvemens commerciaux de ce port occupent cependant déjà un rang important dans nos relations avec l'étranger ; nous en donnons ici les chiffres :

Navigation en 1840 (entrées et sorties) *d'après le tableau général du commerce.*

	NOMBRE de NAVIRES.	RAPPORT.	TONNAGE.	RAPPORT.	EQUIPAGES.
Dunkerque.....	1,400.	24 p. °/o.	120,333.	28 p. °/o.	11,167.
Boulogne.....	1,702.	31 p. °/o.	147,788.	33 p. °/o.	20,098.
Calais.....	2,641.	45 p. °/o.	173,008.	39 p. °/o.	25,804.

Malgré la vérité de ces chiffres, Dunkerque reste néanmoins un port qui tient un des premiers rangs *comme chiffre de douanes*, mais on ne perdra pas de vue que les produits de douanes (7) lorsqu'ils s'appliquent, comme dans l'espèce, à des matières encombrantes, n'ont aucun rapport avec ce que peut en attendre un chemin de fer.

(7) Les recettes de douanes se sont élevées pour Calais :

En 1841, à..... 1,869,296 fr. 73 c.

NOTA. Les sels figurent dans ce chiffre pour... 488,494 20

Car, comme l'a très judicieusement fait remarquer M. Vallée, les canaux du Nord ne laisseront jamais aux chemins de fer les marchandises lourdes qui se transportent de Dunkerque à Lille. Seulement, de la concurrence, que ces voies de fer pourront créer au besoin, résultera l'abaissement des tarifs beaucoup trop élevés qu'aujourd'hui la navigation impose au commerce.

Mais, par cela même, le tableau ci-dessus demeure aussi l'expression fidèle des mouvemens qui touchent le plus un chemin de fer, mouvement d'hommes, mouvement de matières précieuses, mouvement de transit, mouvement d'affaires, relation animée de tous les jours, presque de tous les instans et dont la portée ensuite se propage si loin, si utilement.

Car, pour apprécier l'importance du transit entre autres, ce serait une grave erreur que d'en mesurer l'intérêt par le tonnage.

Ainsi le transit de la soie est à lui seul tout un commerce d'entrepôt, d'achat et de revente; c'est le choix des plus belles qualités pour Lyon (8), et ensuite la réexportation des qualités inférieures ; c'est la possibilité probablement pour le pays de conserver un très grand avantage sur tous les marchés de l'Europe; c'est à la fois plusieurs sources de richesses qui traversent la France entière.

Sûrement que la masse annuelle du transit, à ne considérer que le volume, que le poids proprement dit, pourrait, si elle passait à la fois le détroit, être chargée sur un petit nombre de navires, mais les lettres et dépêches aussi sont loin de présenter des poids, des volumes considérables, et ce sont cependant d'immenses et précieuses relations que ces sortes de transports fondent et entretiennent.

Aussi le transit, les dépêches et les personnes, voilà les trois plus actives sources de prospérité qu'un État puisse appeler pour féconder et enrichir le pays ; et tel doit être surtout le triple objet d'un chemin de fer.

Or précisément ce transit entre l'Angleterre et le Continent tout entier, c'est au port de Calais *seul* qu'il est donné de l'appeler sans qu'aucun port de la Belgique puisse entrer en concurrence,

Attendu qu'à Dunkerque les voyageurs ne peuvent pas arriver ;

Attendu qu'à Boulogne les marchandises ne trouvent point d'issue ;

Attendu que par ce motif même que chaque journée ne produit en fait de transit que des poids presqu'insignifians, il faut que l'on puisse pourvoir de toute autre manière au chargement entier des bâtimens à voiles ou des bateaux à vapeur qui opèrent ces mouvemens presque journaliers (9).

---

(8) La soie s'arrête à Lyon, et là elle est offerte aux Fabricans avant de remonter vers le nord.

(9) Avec ces heureuses conditions d'un plein toujours assuré, il est aussi permis d'espérer que le fret des voyageurs et des marchandises s'abaissera certainement d'une manière tout à fait remarquable.

C'est-à-dire qu'il faut *un port complet* sous le point de vue de tous les arrivages possibles, voyageurs, transit, or et argent, marchandises lourdes au besoin.

Or, le seul port du nord de la France qui satisfasse à ces conditions, est le port de Calais, ce port qui par l'achèvement, en 1842, de son bassin à flot (10), n'aura plus rien à envier à aucune place maritime comme facilités à offrir au commerce.

Et ici *le fait* vient encore porter sa clarté décisive.

Voilà l'état comparatif du transit opéré en 1840 dans les principaux ports de France et notamment dans les trois ports de Calais, Dunkerque et Boulogne (11).

Transit en 1840 (entrées et sorties) *d'après le tableau général du commerce.*

Voir en outre l'annexe B à la fin de ce mémoire, qui donne les détails du mouvement du transit pour les trois ports de Calais, de Boulogne et de Dunkerque.

	Poids net.	Distances parcourues.
1° Hâvre	132,158 q. m	694 kilomètres.
2° Marseille	68,371 —	502 —
3° Calais	15,497 —	769 —
4° Bordeaux	14,551 —	343 —
5° Bayonne	7,538 —	638 —
6° Rouen	4,551 —	588 —
7° Cette	965 —	501 —
8° Boulogne	733 —	753 —
9° Dunkerque (12)	667 —	474 —
10° Nantes	151 —	531 —

c'est-à-dire que Calais est le troisième des ports de transit de France, que Boulogne ne figure à ce tableau que pour un chiffre tout à fait insignifiant, et que

---

(10) Ce bassin à flot, outre les avantages qu'il offre *aux bâtimens fins*, rend d'immenses services pour le transbordement.

(11) Ces marchandises de transit consistent :

Du côté de l'Italie, en soie écrue, grège et moulinée, en corail, en chapeaux de tresses de paille, etc.

Du côté de l'Allemagne, de la Prusse, de la Suisse, en soieries, velours et rubans, mousselines et indiennes, bijouteries, pendules et objets d'arts, peaux brutes et linge de table.

(12) Au tableau de l'annexe B, à la fin de ce Mémoire, il est porté en dehors des 667 quintaux accusés ci-contre pour Dunkerque, 5,047 quintaux sortis de Dunkerque pour Zuidcoote, et 5,047 idem, rentrés de Zuidcoote à Dunkerque ; ensemble 10,094 quintaux.

Mais la loi du 9 février 1832 n'a point ouvert Zuidcoote au transit. Ainsi Dunkerque n'a pu faire sortir par ce bureau que les marchandises provenant de ses entrepôts.

Entrer par Dunkerque et sortir par Zuidcoote, c'est entrer et sortir par Dunkerque. Dès lors il n'y a point transit dans le fait signalé, mais réexportation, et on a dû en conséquence effacer du tableau de transit les 10,094 quintaux sus-signalés.

si on déduit du chiffre de Dunkerque les 10,094 quintaux fictifs de Zuidcoote (*voir* l'annexe B), ce port vient, comme transit, encore après Boulogne.

Calais est donc le port de transit du Nord.

Ajoutons que le transit général de France est de 196 millions;

Que dans ce chiffre le transit des soies figure pour un 1/5e; ci 40,000 millions;

Et que sur cette dernière masse de transit le port de Calais a reçu 8,500 quintaux, répondant à une valeur de 36 millions.

Comme transport d'or et d'argent (et afin d'en conclure surtout la plus grande sécurité de la traversée maritime), on donne aussi les chiffres vrais des mouvemens et pour Boulogne et pour Calais (13).

Sur près de 102 millions de valeurs importées et exportées pendant 1840, le port de Calais a reçu au-delà de 100 millions.

Enfin, on le répète, comme transport de voyageurs, les mouvemens du port de Calais sont les suivans :

Neuf paquebots font le service des malles sur Douvres; savoir : six paquebots anglais pour les malles anglaises (*), et trois paquebots français pour les malles de France. Une malle française et une malle anglaise partent tous les jours.

Trois paquebots font le service de Calais à Londres et partent quatre fois par semaine.

Pendant six mois de l'année un paquebot fait en outre deux fois par semaine le voyage de Calais à Ramsgate.

Calais reçoit enfin les dépêches de l'Angleterre pour les Indes.

La malle anglaise apporte ou prend ces dépêches à Calais; une malle-poste

---

(13) *Mouvement d'or et d'argent, pour Boulogne et pour Calais, dans l'année* 1840.

		IMPORTATION.				EXPORTATION.			
		BOULOGNE.		CALAIS.		BOULOGNE.		CALAIS.	
		Quantités.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantités.	Valeur.	Quantités.	Valeur.
Or	Brut.....	»	»	2,452,480.	7,357,440.	»	»	»	»
	Monnaies.	97,000.	291,000.	10,583,400.	31,750,200.	»	»	517,000.	1,551,000.
Argent	Brut.....	385,000.	77,000.	56,017,400.	11,403,480.	»	»	150,000.	30,000.
	Monnaies.	8,043,000.	1,608,600.	236,784,500.	47,356,900.	»	»	2,906,009.	581,200.
			1,976,600.		97,868,020.				2,162,200.

(*) *Voir* l'énumération détaillée de ces paquebots à l'annexe A.

spéciale, montée par deux courriers, l'un français, l'autre anglais, transite ces dépêches de Calais à Marseille, à travers toute la France.

Dans l'intérêt du pays, il est donc impossible, si l'on veut affaiblir ou détruire les avantages assurés au port d'Ostende par la ligne de fer directe sur Malines, de mettre, *au point de vue des chemins de fer*, Calais à la remorque, ou de Boulogne, ou de Dunkerque, et il faut au contraire doter ce port de la ligne la plus courte, tant sur Paris que sur Bruxelles et Malines.

Et on obtiendra ainsi ce résultat remarquable pour décider en faveur du Nord de la France le passage par Calais de Londres sur Malines (14):

De Londres à *Malines* par Ostende, il faudra.....	16 h.	1/4
De Londres à *Malines* par Calais et Lille, il ne faudra que.....	9	3/4
Différence (*plus d'un tiers*).....	6 h.	1/2

C'est-à-dire que Calais doit valoir à la France le monopole du passage, à travers la Manche, de tous les voyageurs riches, de tous les hommes à affaires.

Et c'est ce passage que nous appelons *le transit du nord*, ce transit qui est sur le point d'échapper à la France, qui prend de jour en jour, au préjudice de nos ports, une direction plus décidée par Ostende, et que Calais seul, par sa position, a le privilège de pouvoir défendre; ce transit qui consiste à faire traverser à tout anglais qui mettra le pied sur le continent 30 lieues d'épaisseur de négocians français; de relations françaises, avant même d'atteindre la Belgique.

Et encore cette ligne de Calais en Belgique, présente-t-elle au voyageur, dans le système par Watten, un appel vers l'intérieur de la France au moyen de la ligne d'Aire sur Arras.

Autrement dit, la ligne de Calais à Lille qui est si déplorablement *belge* dans le tracé de ceinture à l'est de Cassel, devient doublement *française* dans le tracé central, et parce qu'elle est éloignée autant que possible de la frontière, et parce qu'elle opérera par la bifurcation d'Aire sur Arras, une puissante diversion sur Paris.

---

(14) *Temps de parcours entre Londres et Malines.*

PAR OSTENDE	De Londres à Ostende : Traversée moyenne....	14 h.	»	PAR CALAIS	De Londres à Douvres...	2 h.	3/4
	D'Ostende à Malines : (95,000m).....	2	1/4		Traversée de Douvres à Calais.....	2	1/4
					De Calais à Lille.....	2	1/4
					De Lille à Malines 104,000m	2	1/2
		16	1/4			9	3/4

Et ces circonstances nous donnent le droit de dire : que la ligne centrale est éminemment une combinaison protectrice de tous nos intérêts nationaux.

Et qu'il semble au contraire que le tracé de ceinture ait été imaginé pour sacrifier à la Belgique nos ports, et avec eux toutes les relations du détroit.

3° *Importance relative des pays traversés.*

Il faut le dire nettement :

Le but auquel tendent Boulogne et Dunkerque est évidemment d'annihiler les avantages naturels que donne à Calais une position maritime de premier ordre, et à cet effet on voudrait assigner à cette ville une situation tout à fait inférieure dans la sphère nouvelle si active, si décisive des chemins de fer.

Ainsi Boulogne demande que la ligne de Paris à Londres *traverse Boulogne* avant d'atteindre Calais (à 9 lieues plus loin) ;

Ainsi Dunkerque demande que la ligne de Lille à la mer *traverse Dunkerque* avant de parvenir à Calais (à 10 lieues au-delà).

La ville de Boulogne n'a que trop trahi sa pensée dans son premier mémoire (15); ce n'est point une équitable parité de position qu'elle réclame, c'est même ce qu'elle redoute : il faut pour la prospérité de Boulogne et de Dunkerque que *Calais soit mis à la suite d'un autre port rival, et par rapport à Lille, et par rapport à Paris;* que dès-lors *cette clef de l'Angleterre sur la Belgique* (c'est l'expression du mémoire de Boulogne) (*) soit placée le *plus loin possible*, et *de Paris*, et *de Lille*, et *par conséquent de Malines*.

Sur ce dernier point, la demande de Dunkerque aurait au moins le triste avantage d'être vivement appuyée par la Belgique en faveur d'Ostende.

Mais que ces vues sont étroites et peu nationales!

Et au contraire, combien la pensée gouvernementale défendue par Calais, par Saint-Omer, par Arras, est large et française !

---

(15) *Première lettre à M. le Ministre des travaux publics* (décembre 1841) *page* 8 : « Qu'une ligne » directe soit créée de Calais à Lille, *sans passer par Dunkerque*, et Dunkerque est comme port de com- » merce aussi complètement anéanti qu'il le fut comme port militaire après le comblement qui suivit » le traité d'Utrecht. »

Page 9 : « Que Calais soit doté d'un chemin de fer se dirigeant par Saint-Omer, et rejoignant à Arras la » grande artère de Paris à Lille, sans que le chemin direct de Boulogne à Amiens soit exécuté, et Boulogne » est une ville rayée de la carte de France. »

Ces aveux sont précieux, la France ne peut les oublier!

(*) Même lettre, *page* 24.

Les trois ports sont également appelés, avec tous leurs avantages respectifs, à concourir à la prospérité du pays.

Aucune préférence n'est accordée, aucune ville n'est placée *à la suite* d'une cité rivale.

Toutes les communications restent directes de Lille avec Dunkerque et Calais d'une part, de Paris avec Boulogne et Calais d'une autre part.

Et ces communications sont rationnellement et complètement assurées au moyen de deux simples branchemens qui viennent se greffer sur la ligne principale, savoir :

1° Du branchement de Watten à Dunkerque ;

2° Du branchement d'Arques à Boulogne.

Ce système a même cette propriété remarquable de tout concilier, d'être à la fois la ligne que devraient désirer et Dunkerque et Boulogne.

Pour Dunkerque, en effet, il ne s'agit pas seulement de communiquer avec Lille, et cependant déjà, sous ce point de vue, le parcours par Watten de Dunkerque à Lille ne sera que de (16)..... 98,250 m.— 24 lieues et demie, tandis que la distance de Calais à Lille sera de.. 101,650 — 25 lieues et demie.

Moindre distance à l'avantage de Dunkerque 3,400 — 1 lieue.

Mais il n'est pas moins important pour Dunkerque d'avoir avec Paris la communication la plus directe et la plus courte. Or, dans le système des routes de ceinture, Dunkerque serait à une distance d'Arras de (17).. 125,765 m. — 31 lieues et demie, tandis que, par la ligne de Watten, la distance de Dunkerque à Arras est réduite à..... 108,210 — 27 lieues ; c'est-à-dire que Dunkerque est rapproché de Paris de..... 17,555 — 4 lieues et demie.

---

(16) Distance de Lille à Calais et à Dunkerque :

1° *De Dunkerque à Lille.*		2° *De Calais à Lille.*	
Ligne de Boulogne à Watten.....	26,770 m.	Ligne de Calais à Watten.....	30,170 m.
— de Watten à Aire.....	34,100	— de Watten à Aire.....	34,100
— d'Aire à Lille.....	37,380	— d'Aire à Lille.....	37,380
	98,250 m.		101,650 m.

(17) Distance de Dunkerque à Arras :

1° *A l'est de Cassel.*		2° *Par Watten.*	
Ligne de Dunkerque à Lille.....	73,610 m.	Ligne de Dunkerque à Watten.....	26,770 m.
— de Lille à Arras.....	52,155	— de Watten à Aire.....	34,100
	125,765 m.	— d'Aire à Arras.....	47,340
			108,210 m.

Pour Boulogne, le branchement de Saint-Omer à Arques serait d'une bien autre importance encore ;

Ce serait rattacher Boulogne avec toute la navigation intérieure de France et en faire un port de commerce ;

Ce serait unir ce port directement avec Lille et Malines, autrement dit, en faire un second port de transit.

Et devant ces si graves considérations on passe sous silence et la réunion de Dunkerque à Saint-Omer et la jonction directe de Boulogne à Arras.

Mais il résulte de cet aperçu que le branchement d'Arques serait pour Boulogne l'acquisition des deux plus précieux avantages qu'un port de mer puisse désirer.

Et si l'on objectait que le branchement d'Arques présente dans son exécution des difficultés réelles, il y aurait à répondre que c'est à l'art à vaincre ces obstacles, comme il est aussi du devoir de la France de les payer lorsqu'il en résulte d'aussi utiles relations pour le pays;

Tandis que la France doit se refuser à exécuter des ouvrages aussi dispendieux que serait la ligne de Boulogne à Calais, ligne hérissée d'empêchemens de toute nature, en dehors même des souterrains obligés à Blacourt sur 1,940^{m}, à Banque sur 500^{m}, à Malbrouck sur 1,580^{m}, parce que cette ligne si coûteuse est tout à fait sans intérêt ;

De même encore que la France ne peut consentir à voter un chemin de fer pour le littoral d'Abbeville à Boulogne, pour le littoral encore de Dunkerque à Calais, parce qu'il n'est peut-être pas possible de trouver en France pour chemins de fer des localités aussi improductives, aussi dépourvues d'avenir, quoi qu'on puisse faire pour elles.

Et voilà cependant les lignes que dans le système des routes de ceinture le gouvernement exécuterait à ses frais comme les plus propres à féconder les départemens et du Nord et du Pas-de-Calais.

Malgré les envahissemens d'Ostende, on placerait ainsi Calais dans la position la plus défavorable possible ; on oublierait Saint-Omer avec ses 160 manufactures dans un rayon de 5 kilomètres ; on frapperait de stérilité à tout jamais la vallée si riche de l'Aa ; le département du Pas-de-Calais et son chef-lieu seraient condamnés à n'avoir, comme lignes de fer, de chemin à la mer que celui d'Amiens à Boulogne.

Mais heureusement que des études gouvernementales ont dirigé une ligne artérielle au cœur même du département du Pas-de-Calais, par Saint-Omer, dans la vallée de l'Aa, entre Aire et Watten, pour ensuite de Watten aller au Nord, aboutir par deux branches à Calais et à Dunkerque, et pour également à partir d'Aire venir au sud par une double bifurcation rejoindre Lille et Arras.

Ce ne sont plus des lignes sur le littoral ou sur la frontière qui ne touchent et ne desservent le pays que sur une face.

Au contraire la ligne de Watten à Aire se trouve non seulement centrale, mais encore commune à deux grandes lignes internationales, à la ligne de Londres à Paris et à Marseille, et de Londres à Bruxelles et à Malines.

Et d'une autre part ce tronc artériel va se rattacher en forme d'Y, à ses deux extrémités, avec quatre points nationaux, Calais, Dunkerque, Arras et Lille.

C'est-à-dire qu'on réalise la combinaison la plus heureuse, la plus productive.

Aussi lorsqu'en 1838, en présence de cette combinaison si gouvernementale, on essaya au conseil-général des ponts-et-chaussées de mettre en avant la pensée qu'on ose cependant reproduire aujourd'hui de desservir Calais par la ligne de Lille à Dunkerque, prolongée *à angle droit* le long du littoral de Gravelines, la proposition fut retirée sans attendre même qu'il y eût délibération ;

Et Dunkerque sait que cette ligne directe sur Lille, à l'est de Cassel, n'a été admise, et au conseil-général des ponts-et-chaussées, et aux chambres législatives, que comme un chemin local que M. Dupouy demandait à exécuter à ses frais, risques et périls, sans aucune subvention de l'État.

Cette proposition ne peut pas davantage aujourd'hui mériter un examen sérieux ; non-seulement le département du Pas-de-Calais se leverait en masse contre la pensée d'être déshérité du chemin de fer central qui lui est si nécessaire, de cette ligne gouvernementale qui peut seule desservir Saint-Omer et sa population de 20,000 âmes, qui est en quelque sorte jalonnée par des villes, par des centres de fabrication et de productions, mais la France sait aussi l'intérêt national qu'il faut attacher au port de Calais, qui, seul, peut conserver au pays sans aucun partage avec la Belgique, malgré toutes les lignes de fer de ce royaume, le passage des hommes, du transit et des affaires, le monopole du mouvement de l'Angleterre avec tout le Nord du Continent.

Jamais d'ailleurs un chemin de fer ne sera plus improductif, plus malheureusement placé que lorsqu'il sera jeté sur une plage sans avenir possible, et tel est le littoral de Dunkerque à Calais par Gravelines ;

De même que dans l'état actuel de nos communications intérieures, avec la ressource du cabotage, surtout lorsque le pays est déjà doté de routes littorales comme celles qui joignent Boulogne avec Calais; et Calais avec Gravelines et Dunkerque, c'est au moins une complète inutilité que de rattacher ensemble et par un chemin de fer deux ports voisins.

Les villes de Boulogne, Calais et Dunkerque, par exemple, ne peuvent avoir entre elles que des relations tout à fait insignifiantes, elles ne s'approvisionnent pas ; loin de là, elles se font plutôt concurrence sur les marchés étrangers.

Ce n'est ni d'un port à l'autre, ni sur un littoral qu'il faut placer un chemin de fer ; ces lignes à grandes vitesses doivent bien plutôt rayonner vers l'intérieur et rapprocher ainsi chaque port des lieux les plus marquans de consommation ou de fabrication.

Et ces réflexions s'appliquent inévitablement au chemin de fer sollicité par Boulogne.

Ce chemin est rejeté sur le littoral sur plus de 60,000 mètres.

Ce chemin, sur 125,600 mètres, ne dessert qu'Abbeville.

Or, il est au moins permis de demander si, dans la situation où se trouve la question des chemins de fer en France, il faut commencer par une ligne qui évidemment a pour unique et exclusive utilité, malgré son étendue considérable de plus de 30 lieues, de desservir et de mettre en communication avec Paris le port de Boulogne, un port sans transit possible avec l'étranger, sans commerce praticable même avec l'intérieur du pays (18).

Car il n'en est pas des chemins de fer comme des routes ordinaires.

A ces dernières voies appartient la mission de venir féconder lentement des localités pauvres et presque oubliées. Ces routes peuvent attendre ; le capital reste improductif, il est vrai, mais elles ne connaissent point de frais d'exploitation, et les dépenses d'entretien, d'abord tout à fait nulles, ne viennent à augmenter qu'au fur et à mesure que ces voies atteignent précisément le but si désiré de produire du mouvement là où tout était inerte.

---

(18) Il est certain que dans l'intérêt de Boulogne, la route littorale place cette ville plus près de Paris que Calais de toute la distance de 34,400 m. (8 lieues 1/2) de Boulogne à Calais ; mais il faut aussi remarquer :

1° Que ces huit lieues de chemins de fer ne représentent qu'une heure de distance, et que généralement pour peu que les vents soient défavorables, la traversée de Douvres à Boulogne est au moins *d'une heure plus longue* que la même traversée de *Douvres* à Calais ; or, *heure pour heure*, on préférera l'heure du chemin de fer à l'heure de la traversée de mer ;

2° Que si le système de ceinture rapproche Boulogne de Paris, il n'a pour Calais que les conséquences les plus dangereuses, ainsi qu'il est facile de le démontrer :

Si on exécute le chemin de Boulogne à Calais (et c'est évidemment un leurre, car ce chemin ne peut jamais être ordonné, il serait trop cher, il serait trop peu utile); Calais se trouverait à la vérité, *par Boulogne*, à une distance d'Amiens de..... 160,000 m. — 40 lieues.

Mais si on n'exécute pas le chemin de Boulogne à Calais, et cette hypothèse est la réalité, Calais se trouverait *par Dunkerque* à une distance d'Amiens de... 219,000 — 55

Or, cette même distance de Calais à Amiens, *par la ligne de Watten*, est de. 170,500 — 42 1/2

Autrement dit, la *route frontière par Dunkerque* allongerait le parcours de Paris à Calais de..... 48,500 — 12

Pour les chemins de fer, au contraire, et indépendamment des capitaux considérables nécessaires comme premier établissement, il faut, avant tout, que des péages puissent venir couvrir, si ce n'est la dépense d'entretien, au moins les frais d'exploitation et de traction.

C'est pour ces voies la condition *d'être* ou de *n'être pas*.

Ce doit être pour l'État l'objet des plus sérieuses méditations lorsqu'il exécute une ligne de fer à ses frais, risques et périls, lorsqu'il prend alors l'engagement, quoi qu'il puisse lui en coûter, d'assurer à toujours *cette nouvelle circulation-machine* à grande vitesse.

N'est-ce pas surtout une raison impérieuse pour que la préférence soit donnée aux lignes qui peuvent vivre par elles-mêmes sans qu'elles laissent jamais peser, sur le budget, d'inquiétans sacrifices.

D'ailleurs, et nous terminerons par cette réflexion : De quelque manière qu'on suppose organisé le plan soit de première exécution, soit d'exploitation (et si l'on admet seulement que la base de tous les calculs, soit la balance des dépenses, avec ou sans bénéfice), il est impossible de ne pas reconnaître que le taux des tarifs doit être bien moindre pour les lignes qui seront plus riches en produit, et *que ce fret de terre* viendra par conséquent à être réduit dans une proportion considérable pour toutes les lignes qui auront été choisies avec discernement au point de vue de tous les intérêts qui peuvent, en tout temps, et quoi qu'il arrive, payer les frais et assurer le succès de ces utiles, mais coûteux transports.

Cette considération commerciale est, dans l'espèce, d'une haute importance.

4° *Considérations de défense.*

C'est à MM. les officiers du génie qu'il appartient de reproduire les avis qui ont toujours condamné, sous le rapport militaire, et les routes en fer surtout jetées à découvert sur le bord d'un littoral à la merci tant du canon ennemi que d'un simple débarquement de chaloupe, et les chemins de fer aussi, qui, appuyés sans protection à une frontière, peuvent également être immédiatement et si facilement interceptés.

C'est au contraire en se reportant aux avis des commissions mixtes sur les projets de M. Vallée qu'on trouvera le développement de toutes les considérations militaires qui concourent pour qu'au point de vue de la défense il soit accordé une faveur toute exceptionnelle à la ligne de Watten.

Cette ligne, en effet, ne réunit pas seulement, par un même réseau à grande vitesse, les villes de Lille, Arras, Aire, Saint-Omer, Calais et Dunkerque, de

telle sorte qu'en quelques heures ces places puissent s'approvisionner et se secourir respectivement en munitions et en soldats;

Mais cette ligne se trouve encore couverte et par Cassel et par la Lys, c'est-à-dire qu'elle satisfait, autant qu'il est possible de le demander, aux conditions défensives qui sont dans la nature des chemins de fer.

Au point de vue militaire, il faut aussi bien préciser le cachet distinctif des trois places de Dunkerque, de Boulogne et de Calais.

Dunkerque seul est port militaire, bien qu'on n'y opère actuellement aucuns armemens ou désarmemens; c'est-à-dire que seul il possède les établissemens, bassins, arsenaux, magasins, etc., qui constituent un port susceptible de recevoir, d'armer et de réparer des bâtimens de guerre.

Calais n'est point port militaire, c'est seulement une place forte, mais fortifiée à la Vauban, mais avec des dépendances considérables en citadelle, en casernes, en magasins, en approvisionnemens d'artillerie et munitions de guerre.

Boulogne n'est ni port militaire, ni place forte; c'est une ville ouverte dans tous ses développemens les plus importans, qui doit même à cette circonstance la faveur dont elle jouit comme séjour de plaisance; mais qui ne connaît de fortifications qu'un simple mur d'enceinte non bastionné, sans même aucun fossé, et au droit seulement de la ville haute, et qui par conséquent n'a pour ainsi dire point de casernes, point de magasins, et qui est complètement nulle comme approvisionnement de matériel ou de munitions.

Il semble donc que la ligne de Watten ait été dictée par des considérations exclusivement militaires; car Dunkerque et Calais se trouveront immédiatement rattachés à Saint-Omer, Aire, Béthune, Saint-Venant et Arras, et Boulogne par le branchement sur Arques sera réuni à tout ce système central.

Sur ces divers points, tous les officiers généraux qui ont été interrogés ont été unanimes.

Ils ont toujours insisté aussi sur cette remarque applicable à l'espèce :

Que lorsque *l'État exécute à ses frais*, il est dans son droit comme de son devoir de prévoir les ressources qu'en cas de guerre il serait si utile, si nécessaire de tirer au moins des principales artères de chemins de fer.

Au moment où des considérations puisées dans la possibilité d'une invasion étrangère ont motivé pour Paris de si immenses sacrifices en fortifications, le Ministre de la Guerre peut, moins que jamais, rester indifférent à une solution aussi heureuse pour les chemins de fer du Nord au point de vue militaire.

Nul doute donc que ce ministère ne s'opposât aux lignes littorales ou frontières sollicitées par Dunkerque et Boulogne;

Comme aussi il y a certitude de voir appuyer fortement par tous les hommes spéciaux cette idée si nationale encore, de rattacher entre elles à quelques demi-heures presque d'intervalle, toutes les places fortes du nord de la France, et de doter la défense du pays d'une ligne centrale éminemment militaire comme la ligne de Watten à Aire.

5° *Dépenses comparatives.*

La balance des sommes à dépenser dans les deux hypothèses en présence, sera aussi nette que concluante.

Il suffit en effet de comparer les longueurs des lignes respectivement à exécuter pour reconnaître l'avantage considérable que présente comme moindre dépense le *tracé central.*

Et on pourrait dès lors se dispenser de faire ressortir le prix plus élevé par mètre courant de la ligne d'Amiens à Boulogne.

Cependant, pour ne laisser aucun doute à cet égard, voici l'expression des difficultés relatives que M. Vallée avait entrevues dans l'exécution comparée des deux lignes : et de Lille à Calais par Watten, d'une part; et d'Amiens à Boulogne, d'une autre part.

Nous rappelons ici à cet effet les chiffres de dépenses portés par M. Vallée au tableau n° 2, pages 206-207 de son mémoire imprimé en 1837, et nous en déduisons le prix par mètre courant et par lieue de 4,000^{m}.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	CHIFFRES DE M. VALLÉE.		CHIFFRES DÉDUITS	
	Développement,	Dépenses.	par mètre courant.	par lieue de 4,000^{m}.
	m.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1° De Lille à Calais par Watten	103,900.	18,354,400. »	176. 65	706,600. »
2° D'Amiens à Boulogne....	125,600.	24,732,860. »	196. 91	787,640. »

Ainsi les prix, et partant les obstacles assignés à la ligne d'Amiens à Boulogne, étaient d'un chiffre plus élevé de 1/10e au moins que les difficultés et frais de premier établissement de la ligne de Watten.

On sait du reste que ces diverses estimations sont trop faibles, mais les chiffres unitaires qu'elles accusent restent néanmoins comme la mesure proportionnelle des dépenses respectives à faire.

De sorte qu'il demeure établi par le travail de M. Vallée que le prix de la lieue

sera certainement plus élevé pour la ligne d'Amiens à Boulogne que pour la ligne de Watten (19).

Mais il est inutile de mettre dans la balance ces plus grands frais par unité de longueur, tant est considérable la différence des longueurs totales à exécuter.

On rappellera en effet :

Qu'en dehors des deux hypothèses, soit des routes de ceinture, soit du tracé central, le chemin de Paris à Bruxelles doit toujours recevoir sa pleine et entière exécution ;

Qu'il reste dès lors seulement à mettre en regard les lignes nécessaires pour joindre cette grande ligne avec la mer :

1° Dans l'hypothèse des demandes de Boulogne et de Dunkerque ;

2° Dans l'hypothèse des lignes gouvernementales défendues par Calais, Saint-Omer, Aire, Béthune et Arras.

Or voici le tableau de ces diverses lignes (20) :

(19) La ligne de Lille à Dunkerque ne peut pas davantage prétendre à coûter *moins par mètre courant* que la ligne dirigée sans aucun obstacle de Lille sur Aire.

Le traité à forfait passé entre M. Dupouy et M. Brunton, et revêtu des signatures les plus honorables de Dunkerque, accordait pour une longueur de chemin de 73,800 m. la somme de 19 millions, non compris un million pour remboursement et formation du fonds de réserve.

En calculant seulement sur 19 millions, le mètre courant était payé 257 fr. 45 c., et la lieue de 4,000 m. 1,029,800 fr. (*Prospectus imprimé du 14 juillet* 1838.)

(20) *Comparaison des lignes à exécuter :*

1°. — LIGNE DE PARIS A LONDRES.			2°. — LIGNE DE LILLE A LA MER.		
		M.			M.
Ligne demandée par Boulogne.	d'Amiens à Boulogne.....	125,600.	Ligne demandée par Dunkerque.	de Lille à Calais par Dunkerque (**).....	112,400.
Ligne défendue par Calais, St-Omer, Aire et Arras.	d'Arras à Calais (*) par Aire. St-Omer et Watten.....	116,500.	Ligne défendue par Calais, St-Omer, Aire et Arras	de Lille à Aire..... où l'on rejoint la ligne d'Aire à Calais par Watten.	37,380.
Plus grande longueur de la ligne de Boulogne.....		9,100.	Plus grande longueur de la ligne par Dunkerque...		75,020.

	M.
(*) Portion d'Arras à Aire	52,300
d'Aire à Watten	34,100
de Watten à Calais.....	30,100
	116,500

	M.
(**) Chemin de Lille à Dunkerque, à l'est de Cassel.....	73,600
— de Dunkerque à Calais par Gravelines	38,800
	112,400

(*Voir, pour les détails, la note* 19.)	LIGNE DE PARIS A LONDRES.	LIGNE DE LILLE A LA MER.	TOTAUX.
	M.	M.	M.
Ligne demandée par Boulogne et Dunkerque.....	125,600.	112,400.	238,000.
Ligne défendue par Calais, St-Omer, Aire et Arras.....	116,500.	37,380.	153,880.
DIFFÉRENCE contre Boulogne et Dunkerque.....	9,100.	75,020.	84,120.

Ainsi, pour satisfaire aux demandes de Boulogne et de Dunkerque, il faudrait exécuter une plus grande longueur de 84,120 mètres (21 lieues); plus de moitié en sus du chiffre entier de 153,880 mètres du tracé central (20).

C'est-à-dire, en admettant pour ces lignes le prix de 800,000 fr. la lieue de 4,000 mètres (21) :

Suite de la Note (20). Si Dunkerque venait se plaindre de ce que dans l'hypothèse de la ligne défendue par Calais et Arras, on n'a pas compris le branchement de Watten à Dunkerque, tandis que dans l'hypothèse des lignes demandées par Dunkerque, le même tableau comprend le branchement de Dunkerque à Calais, on répondrait que ces deux déterminations sont parfaitement rationnelles.

Qu'en effet *le chemin direct de Lille à Dunkerque* ne constitue pas une voie de transit, attendu que le transit ne peut point s'opérer par le port de Dunkerque ; il faut donc ou renoncer au transit ou prolonger la ligne de Dunkerque jusqu'à Calais.

Et qu'au contraire le chemin d'Arras à Calais avec branchement d'Aire sur Lille, constitue d'une manière complète, au point de vue de l'intérêt général de la France, et une ligne par Arras de Londres à Paris, et une ligne de Londres à Malines par Lille; que dès-lors les grands intérêts nationaux n'exigent pas l'établissement immédiat du *branchement de Watten sur Dunkerque.*

Il n'échappera pas, du reste, *que la ligne d'Aire sur Lille* ne doit pas être considérée comme branchement, que c'est au contraire une ligne de premier ordre, la ligne de transit, celle qui seule peut assurer à la France le passage de l'Angleterre par l'Allemagne, la Suisse et l'Italie, et qu'à cet effet les 37,380m de longueur de cette ligne figurent dans les 153,880m du tracé central.

Mais au surplus ce n'est pas à 84,100m que s'arrête la différence définitive de longueur des deux systèmes, car les routes de ceinture restent, même dans la pensée de Boulogne, une combinaison incomplète si on n'exécute *pas la ceinture entière*, c'est-à-dire le chemin de Boulogne à Calais.

Et alors, à la différence sus-détaillée de.....	84,100m	—	21 lieues »	—	17 millions.
Il faut ajouter le chemin de Boulogne à Calais..	34,400	—	8 1/2	—	7 millions.
Et la différence totale devient.....	118,500m	—	29 lieues 1/2	—	24 millions.

(21) Dans ce prix on ne comprend pas le paiement des terrains ; on suppose les terrains fournis par les villes et les départemens.

Sur la ligne de Watten, par exemple, la ville de Calais a pris l'engagement de payer les terrains entre Calais et Saint-Omer, et la ville de Saint-Omer a offert aussi de payer tous les terrains entre Saint-Omer et Aire.

Que, par le tracé central, on peut satisfaire aux grands intérêts nationaux et établir la double communication de Londres sur Paris et de Londres sur Malines, avec une dépense de..... 30 millions.

Et que, pour exécuter les seules lignes de ceinture d'Amiens à Boulogne (*sans atteindre même Calais*) et de Lille à Dunkerque, prolongée jusqu'à Calais, les dépenses seront de..... 46 millions.

Différence..... 16 millions.

On fera enfin remarquer que, lors-même que l'on porterait au nombre des lignes gouvernementales, et qu'on ajouterait ainsi à la ligne de Watten le *branchement important de Watten sur Dunkerque*, l'avantage du moindre développement resterait encore à ce tracé central, seulement la différence qui condamne les tracés par Boulogne et par Dunkerque, au lieu d'être exprimée par 84,100 mètres, serait réduite à 57,300 mètres, et la différence des dépenses ne serait plus que de 11 à 12 millions; ces chiffres, bien que diminués, sont encore assez significatifs.

Mais une dernière considération vient s'ajouter encore à cette circonstance matérielle, si heureuse cependant d'obtenir immédiatement de si grands avantages nationaux avec un développement on peut dire *minimum* de ligne de fer.

Et ici il ne s'agit de rien moins que de la sécurité des voyageurs, sécurité qui serait compromise par suite de la mobilité du sable des dunes près de Boulogne, si on exécutait sur le littoral de la Manche, la ligne de Paris à Londres.

Deux documens seront, à cet effet, rappelés ici :

Et d'abord, une opinion longuement motivée dans l'enquête ouverte sur le projet d'Amiens à Boulogne, au mois d'août 1837, énonçait les faits suivans :

1° Le tracé du chemin de fer d'Amiens à Boulogne se trouverait occuper l'emplacement de l'ancienne chaussée qui servait autrefois de grande route de Rue à Boulogne, par Saint-Josse, Etaples et Neufchatel;

2° Les alignemens favorables et les faibles pentes de cette route n'avaient pas pu balancer les graves inconvéniens du voisinage des *sables mobiles* qui couvrent la côte, et il a fallu abandonner cette route si directe, si facile, pour en créer une nouvelle à l'abri des sables;

3° Henry, adjudant du génie, dans son *Essai* sur l'arrondissement de Boulogne, in-4°, 1810, a conservé plusieurs faits que M. Bertrand a également admis (*Histoire de Boulogne*, 2 vol. in-8°, 1829) :

« Les sables se portèrent, dit-il, avec célérité sur la forêt d'Hardelot, dont ils » couvrirent une portion jusqu'à la cime des arbres les plus hauts; les fermes de » la Vacquerie et de la Malmaison se trouvèrent ensevelies, et les sables se por- » tèrent dans le voisinage de la ferme du Grand-Moulin, vers le Haut-Isque et » jusque sur les bords de la Liane, près le pont de briques.

» Plus loin, sur le territoire de Camiers, plusieurs maisons se trouvaient cou-
» vertes et prêtes à s'écrouler le 30 mars 1775 ; deux maisons, quatre jardins et
» des terres labourables (21) furent ensablés le 10 juin 1784.

» Au-delà des limites de l'arrondissement de Boulogne jusqu'à la Canche, la
» marche des sables est la même que celle que l'on vient de décrire ; et l'on ob-
» serve que les dunes occupent plus de largeur à mesure que l'on avance de ce
» côté ; on les voit s'introduire dans les endroits resserrés et enfilés par les vents
» d'Ouest. Sur la rive droite de la Canche, ils sont parvenus jusqu'à Étaples et ont
» entièrement couvert (au milieu du XVIIe siècle) le village de Rombly. »

Lequel village était placé à une demi-lieue plus avant dans les terres que n'est le tracé projeté (22).

4° Emmanuel Baillon, dans son mémoire publié en 1791, sur les sables mouvans qui couvrent les côtes du département du Pas-de-Calais, rapporte que « beau-
» coup de terres en culture, de prairies, de jardins, de maisons des villages de
» Cucq, de Mortimons et de Grossiers, venaient d'être ensablés totalement.

5° S'il n'est pas impossible de consolider une partie des sables, les nombreux essais qui ont été tentés n'ont pas réalisé les espérances qu'ils avaient fait naître ; Étaples, Wimereux, Ambleteuse, sont là pour attester l'irrésistable envahissement des sables ;

6° Tous les jours, lorsque le vent soulève les sables, même dans les dunes bien plantées et bien entretenues, les transports de ces tourbillons ont lieu dans toutes les directions et à de grandes distances ; une nuit suffit souvent pour ensevelir sous des amas de sables les chétives et rares habitations qui sont éparses sur les sables qui recouvrent la ville et le port de Wissant.

M. Vallée, d'une autre part, bien que d'une manière fort concise par suite de l'étendue considérable des études dont il avait à rendre compte, signale cependant dans son mémoire de 1837 (*) :

« La partie du projet située dans les dunes, sur 4,000^m environ de longueur,
» affectée dans une étendue *de 2,000^m à peu près de sables mobiles qu'il faudra*
» *fixer au moyen de plantations de joncs en usage dans le pays.* »

M. Vallée pensait donc que, simultanément au moins avec les travaux du chemin de fer, il fallait fixer les dunes entre Etaples et Boulogne.

---

(21) Il paraît qu'il y eut la valeur de sept hectares de terre complètement encombrés de sable.

(22) L'abbé Philippe Luto fait connaître des désastres plus anciens et non moins terribles :
« Un village que les sables ont englouti à cause du voisinage de la mer ; l'église du lieu était dédiée en
» l'honneur de Saint-Martin ; l'on assure que cette paroisse avait plus de deux cents feux. »

(*) Chap. IV, § 41, *partie comprise entre Saint-Josse, en deçà d'Etaples et la ville de Boulogne*, p. 52.

Mais on le demande :

Qui peut répondre que ces fixations de dunes réussiront (23)?

Qui peut déterminer le délai nécessaire pour que cette opération soit terminée, pour que ces sables deviennent tellement stables qu'ils ne puissent plus laisser prise même aux vents les plus violens ?

Qui peut encore délimiter à l'avance l'étendue des dunes sur lesquelles il faut étendre cette fixation, de manière à ce que le chemin de fer ne puisse jamais être affecté d'encombremens ?

Et en présence de tous ces doutes serait-il sage de décider que telle sera cependant invariablement la direction de la route internationale entre Paris et Londres, et que sur ce tracé il peut être voté et mis en mouvement immédiatement une dépense de 25 millions ?

N'est-il pas plus prudent de procéder d'une manière inverse, c'est-à-dire de fixer les dunes menaçantes avant d'arrêter le tracé, et surtout de commencer l'exécution du chemin de fer ?

Et cependant le pays ne peut pas attendre ; comme aussi il ne peut accepter la chance de voir la ligne internationale de Londres à Paris sous le coup d'ensablemens dont on ne peut calculer les meurtrières conséquences pour un convoi à grande vitesse une fois mis en marche.

Et cependant il suffirait d'une tourmente, d'un coup de vent, et on sait combien ces circonstances se développent instantanément sur les bords de la mer, c'est-à-dire qu'il n'y aurait pas de surveillance suffisante pour parer à ces ensablemens produits quelquefois en quelques minutes.

La nuit surtout il pourrait en résulter les malheurs les plus déplorables.

Dans de pareilles circonstances il n'y a d'ailleurs presque plus de chemin de fer possible, car comme dans les climats à grandes neiges, il faudrait s'interdire par exemple de mettre jamais la route en tranchée sous peine de voir se former *des combles* presqu'habituels, et toujours inévitables à chaque coup de vent.

Des craintes de cette nature auraient d'ailleurs la fâcheuse conséquence de prolonger en quelque sorte à terre les chances de tempêtes de la traversée maritime.

Or, avant tout, en fait de communications, il faut une sécurité parfaite ; le voyageur une fois le pied sur le Continent veut n'avoir plus à subir de retards, et encore moins à redouter de graves accidens.

---

(23) jusqu'à présent au moins cette fixation de dunes est restée un problème insoluble pour les côtes de la Manche ; les plantations d'oyas diminuent bien les mouvemens de ces sables, mais ne les arrêtent pas.

RÉSUMÉ.

1° Deux grandes lignes internationales doivent simultanément et immédiatement être assurées, *l'une de Londres sur Paris*, de l'Angleterre à la Méditerranée à travers la France; l'autre, par la France également, de *Londres à Malines*, de l'Angleterre avec l'Allemagne, avec la Prusse, avec la Suisse.

Deux systèmes sont en regard.

Boulogne et Dunkerque demandent des chemins de ceinture; savoir : une route littorale d'Amiens à Boulogne et une route frontière de Lille à Dunkerque.

Calais, Saint-Omer, Aire et Arras défendent la pensée gouvernementale d'une route centrale au cœur du pays, d'Arras à Calais, avec bifurcation d'Aire sur Lille;

2° Calais, par sa plus grande proximité de Douvres et de Londres, et aussi en raison des vents régnans, est le point européen de passage des hommes, des dépêches, des matières précieuses, des affaires entre l'Angleterre et la France.

Calais peut seul empêcher Ostende de se saisir du transit de l'Angleterre avec l'Allemagne, la Suisse et l'Italie.

Calais abrège même d'un tiers le temps du passage de Londres sur Malines, et doit devenir le passage de l'Angleterre en Belgique.

Calais est le seul port où *le service de rade* soit toujours possible, et qui assure dès-lors *un passage à heure fixe*.

Calais est enfin le *seul port complet* pour recevoir à la fois et les voyageurs, et le transit, et les marchandises de toute nature.

3° Les lignes de ceinture demandées par Boulogne et Dunkerque n'atteignent, comme villes intermédiaires importantes, que la ville d'Abbeville, et il est au moins douteux que ce soit un avantage pour Abbeville.

Elles déshéritent de chemins de fer, et à jamais, et Saint-Omer avec ses 160 manufactures, et la riche vallée de l'Aa, et le département du Pas-de-Calais entre Arras et la mer.

Elles unissent inutilement les ports de Dunkerque et de Calais.

C'est une route jetée ou sur un littoral sans avenir, ou sur la lisière d'un royaume limitrophe de manière à ne servir qu'à moitié le pays.

On rejette Calais au plus loin de Lille, de Malines, de Paris; si la Belgique avait voix délibérative dans les conseils de France, elle ne pourrait pas trouver une combinaison qui favorisât davantage Ostende au préjudice de Calais.

C'est une ligne tout à fait inutile à la défense, et cette ligne sera cependant, à toujours, le *seul chemin de fer du Nord*, et c'est l'État qui doit en payer la dépense tout entière!

Sous tous ces rapports, les lignes de Boulogne et de Dunkerqne ne répondent point aux vœux et aux besoins du pays!

Et cette considération seule devrait faire repousser ce système, lors même qu'il en résulterait en compensation une moindre dépense.

Et loin de là, les routes de ceinture présentent un chiffre au moins de 238,000 mètres, lorsque le tracé central satisfait avec 154,000 mètres aux deux communications de Londres sur Paris et de Londres sur Malines, c'est-à-dire que les routes de ceinture (même sans y comprendre le chemin de Boulogne à Calais) exigent un plus grand développement immédiat de 84,000 mètres (21 lieues) et une plus grande dépense de seize millions.

Le complément de cette ligne de ceinture, c'est-à-dire l'addition du chemin de Calais à Boulogne, porterait la différence du développement à près de 30 lieues, et la différence des dépenses à 24 millions.

La ligne d'Amiens à Boulogne laisserait enfin la route de Paris à Londres sous la grave éventualité des encombremens instantanés que pourraient soulever les coups de vent de mer dans les sables mobiles entre Boulogne et Étaples.

4° La ligne centrale, défendue par Calais, Saint-Omer, Aire, Béthune et Arras, présente au contraire, comme on vient de le dire, une moindre dépense, qui seule suffirait presque pour trancher la question.

Comme route de Paris à Londres, la ligne d'Arras à Calais a seulement en effet une longueur de ..... 116,500 m. (*au lieu des* 125,000 m. d'Amiens à Boulogne);

Et comme route de Lille à la mer, la ligne de Lille à Aire, n'a que 37,000 m. (*au lieu des* 112,400 m. de Lille à Calais par Dunkerque).

C'est aussi une ligne artérielle dans toute la longueur du département du Pas-de-Calais, ligne qui féconde à chaque pas des centres de productions, qui débouche à la mer, qui réunit au point de vue commercial, Lille et Dunkerque directement à Saint-Omer, et ces trois villes ensuite avec Arras et Lille.

C'est surtout le passage inévitable de toute l'Angleterre par la France, car Londres sera toujours par Calais à 9 heures 3/4 de Malines, tandis que par Ostende le même trajet exige aujourd'hui, malgré les lignes de fer de la Belgique, au moins 16 heures 1/4;

C'est enfin au plus haut degré une ligne militaire, parce qu'elle réunit toutes les places fortes du Nord, et entr'elles, et avec la mer, et avec Paris, parce qu'elle est protégée par la Lys, par le Mont-Cassel.

Sous ces deux importans rapports c'est une ligne véritablement Française !

CONCLUSIONS.

Traversée maritime la plus courte et la plus sûre. — Seul service de rade possible, seul passage régulier du détroit à heures fixes. — Port complet de commerce, de transit, de dépêches, de voyageurs. — Affranchissement de graves éventualités pour la ligne de fer. — Tracé artériel jalonné par des centres de fabrication. — Monopole pour la France du passage de l'Angleterre sur le continent. — Moindre longueur de 20 *lieues* de chemin de fer et moindre dépense de seize millions. — Acquisition immédiate, néanmoins, de la double ligne internationale de Londres à Paris et de Londres à Malines par Calais. — Besoin de France plus impérieux encore de doter cette entrée du pays d'un réseau de lignes à grande vitesse, derrière Cassel, derrière la Lys, pour rattacher entre elles et avec Paris toutes les places fortes du Nord *sans exception*.

Telles sont les puissantes considérations qui viennent réclamer comme solution à la fois financière, commerciale et militaire, la ligne Française-Anglo-Belge par Watten.

On comprend sous cette dénomination l'ensemble et l'exécution simultanée des trois lignes qui suivent :

1° Comme appartenant *exclusivement à la ligne de Paris sur Londres*,

La ligne d'Arras à Aire par Béthune;

2° Comme appartenant *exclusivement à la ligne de Malines à Londres par la France*,

La ligne de Lille à Aire;

3° Comme *prolongement commun jusqu'à la mer* de ces deux lignes internationales,

La ligne *de Watten* par Aire, Saint-Omer et Calais.

Délibéré dans le présent mois de février 1842, à Arras, Béthune, Aire, Saint-Omer et Calais, par les Maires et Délégués, par les Présidens et Membres des chambres de Commerce, ou consultatives des villes ci-après désignées, savoir :

POUR LA VILLE D'ARRAS.

MM.

MAURICE-COLIN, *Maire et Délégué.*

CRESPEL DELLISSE, *Délégué.*

HURTREL-LETOMBE, *Id.*

BILLET, *Id.*

PILLAIN-GAUDERMEN, *Membre de la chambre de Commerce.*

GAUDERMEN, *Membre de la chambre de Commerce.*

POUR LES VILLES DE BÉTHUNE, D'AIRE.

MM.

H de BELLONNET, *Maire de Béthune.*

MAHIEU-MILON, *Maire d'Aire.*

A. BRONGNIART, *Maire de Lillers.*

DELABRE, *Maire de Souchez.*

POUR LA VILLE DE SAINT-OMER.

MM.

BONARD, 1er *Adjoint en l'absence du Maire.*

Le Baron OLLIVIER, *Délégué.*

HERMANT-HENNEGUIER, *Membre de la chambre consultative et Président du tribunal de Commerce.*

GOMEZ, *Membre de la chambre consultative, ancien président du tribunal de Commerce.*

DELEBARRE-LARDEUR, *Membre de la chambre consultative et juge consulaire.*

P. PORION, *Membre de la chambre consultative.*

WALLEUX, *id.*

POUR LA VILLE DE CALAIS.

MM.

LEGROS-DEVOT, *Maire de Calais.*

H. DUPONT, *Président de la chambre de Commerce.*

P. A. MARTIN, *Membre de la chambre de Commerce.*

ISAAC-OLIVIER, *id.*

VANDROUX, *id.*

CHAMPAILLER fils aîné, *id.*

L. DESSIN, *id.*

V. GUILLEBERT, *id.*

P. DEVOT, *id.*

BODART aîné, *id.*

HERMANT, *Maire de St-Pierre-les-Calais.*

Voir ci-après les Annexes A et B.

Annexe A.

Avertissement.

L'annexe A se compose de trois pièces officielles :

La première constate que le prolongement des jetées du port de Calais a déjà produit *une prolongation de plein* ou d'entrée possible pour les malles *de trois heures au moins* par marée.

Les deuxième et troisième pièces résument l'opinion unanime en faveur du port de Calais, de tous les capitaines anglais qui ont fait ou qui font encore *le service des dépêches, à heure fixe*, à travers le détroit.

1° *Améliorations par suite du prolongement des jetées.*

Nous soussignés capitaines de navires, domiciliés en cette ville, appelés par la Chambre de Commerce à donner notre avis sur les améliorations que présente l'entrée du port de Calais depuis le prolongement des jetées.

Attestons :

1° Que les bateaux à vapeur sortent *une heure plus tôt* qu'auparavant, c'est-à-dire trois heures avant pleine mer ;

2° Qu'ils peuvent rentrer *une heure et demie plus tard*, c'est-à-dire trois heures et demie après la pleine mer.

Si les navires profitent d'une demi-heure de moins à la sortie qu'à l'entrée, cette différence provient des vases qui sont accumulées le long des quais.

Nous attestons en outre que dans certaines mortes eaux, les malles peuvent gagner *deux heures à l'entrée et une heure et demie à la sortie.* Dans cette circonstance, les bateaux qui calent un mètre quatre vingt centimètres d'eau entrent sans égard aux heures de marée.

Il nous paraît hors de doute que l'état du port de Calais continuera de s'améliorer lorsque l'écluse de chasse sera finie, et nous pensons même qu'un jour ce port sera ouvert sans interruption aux navires à vapeur.

Calais, le sept janvier mil huit cent quarante-deux.

Nota. Ce certificat est revêtu des signatures mentionnées au visa qui suit :

Vu pour légalisation des signatures de Messieurs P. Margollé, capitaine de port; Beaugrand, maître de quai; Devot et Leconte, capitaines de malles françaises; E. Pollet, Preager, B. Faillant, capitaines au long cours; Bertrand Clairot, P. Lonchart, maîtres au cabotage, domiciliés en ce port.

Calais, 7 Janvier 1842.

Le président de la Chambre de Commerce,
Henry DUPONT.

2° *Opinion du Capitaine anglais, le plus anciennement attaché au service spécial de la traversée du Détroit.*

Je soussigné, John Hamilton, capitaine commandant au service de sa Majesté Britannique en retraite, déclare par les présentes avoir acquis mon expérience au prix de cinquante années environ, consacrées au transport des malles entre la France et l'Angleterre; et je crois, en conscience, que les deux seuls ports entre lesquels des communications régulières puissent être établies sont ceux de *Douvres* et *Calais*, autant à cause du vent dominant qui, pendant neuf mois de l'année, souffle de la partie *ouest*, qu'à cause de la nécessité qu'il y

a, la moitié du temps, de débarquer et embarquer les malles par des canots et sur rade, afin d'assurer leur arrivée et leur départ à une heure fixée, conformément au traité.

Mon opinion est qu'il n'y a pas, sur la côte de France, un autre port aussi propice que celui de *Calais* pour la sûreté et la régularité du service des postes, en toutes circonstances de vents et de temps. De plus, prenant en considération les améliorations récentes du port de Calais et les travaux qui s'y exécutent maintenant, il n'y a aucun doute que lorsqu'ils seront complètement terminés, *Calais* possédera l'un des meilleurs ports du nord de la France, et sa position, qui est de beaucoup supérieure à celle de *Boulogne* ou de tout autre port dans la Manche, pour assurer le passage le plus prompt et le plus certain avec les malles et les dépêches allant à et venant de la grande Bretagne.

Signé de ma main, à Douvres ce neuvième jour de janvier 1842.

J. HAMILTON.

Suivent les légalisations et de la signature de M. Hamilton, par le Consul anglais à Calais, et de la signature de l'Interprète ou traducteur juré, par le Maire de Calais, sous la date du 10 janvier 1842.

3° *Opinion unanime des six Capitaines anglais chargés exclusivement du service actuel des malles et dépêches du gouvernement anglais entre Douvres et la France.*

Nous les soussignés, commandans des paquebots de malles de sa Majesté Britannique sur cette station, ayant appris avec une vive satisfaction que l'intention et les projets du Gouvernement Français étaient d'établir une ligne de fer de Paris vers le nord de la France : attendu l'expérience que nous avons acquise des côtes et ports du détroit, par une pratique d'un grand nombre d'années, déclarons par les présentes, que nous considérons la côte et le port de Calais comme les plus sûrs pour assurer de la manière la plus régulière et la plus rapide le service du transport des lettres et dépêches entre la Grande-Bretagne et la France, et ce en raison : de ce que la traversée de mer est considérablement la plus courte; de ce que le service des malles astreint à des heures fixes de départ et d'arrivée : et enfin de ce que les ports du nord de la France se trouvent à peu près à sec lors de la basse mer, il y a, une grande partie du temps, obligation pour les paquebots de débarquer et embarquer les malles et les passagers avec le secours des petits bateaux. Enfin, prenant en considération les vents qui régnent de la partie du sud et de l'ouest pendant une grande partie de l'année, nous considérons que la position de Calais est de beaucoup supérieure à celle de tout autre port de la côte de France, pour le service des malles.

Donné sous notre main à Douvres, ce vingt-quatrième jour de janvier mil huit cent quarante-deux.

Signé :

R. MUDGE, *commandant le paquebot de sa Majesté Britannique le Beaver.*
J. SCRIVEN, *commandant le paquebot de S. M. B. le Widgeon.*
ETH. LYNE, *commandant le paquebot de S. M. B. le Dover.*
R. SHERLOCK, *commandant le paquebot de S. M. B. le Swallow.*
LUKE. SMITHET, *commandant le paquebot de S. M. B. l'Ariel.*
EDV.-CH. RUTTER, *commandant le paquebot de S. M. B. le Charon.*

Suivent les légalisations et des signatures des Commandans, par le Consul Anglais à Calais, et de la signature de l'Interprète, par le Maire de Calais, à la date du 27 janvier 1842.

Annexe B.

Etat comparatif des ports de *Dunkerque*, *Calais et Boulogne*, sous le rapport du transit, d'après le tableau général du commerce de la France pendant l'année 1840.

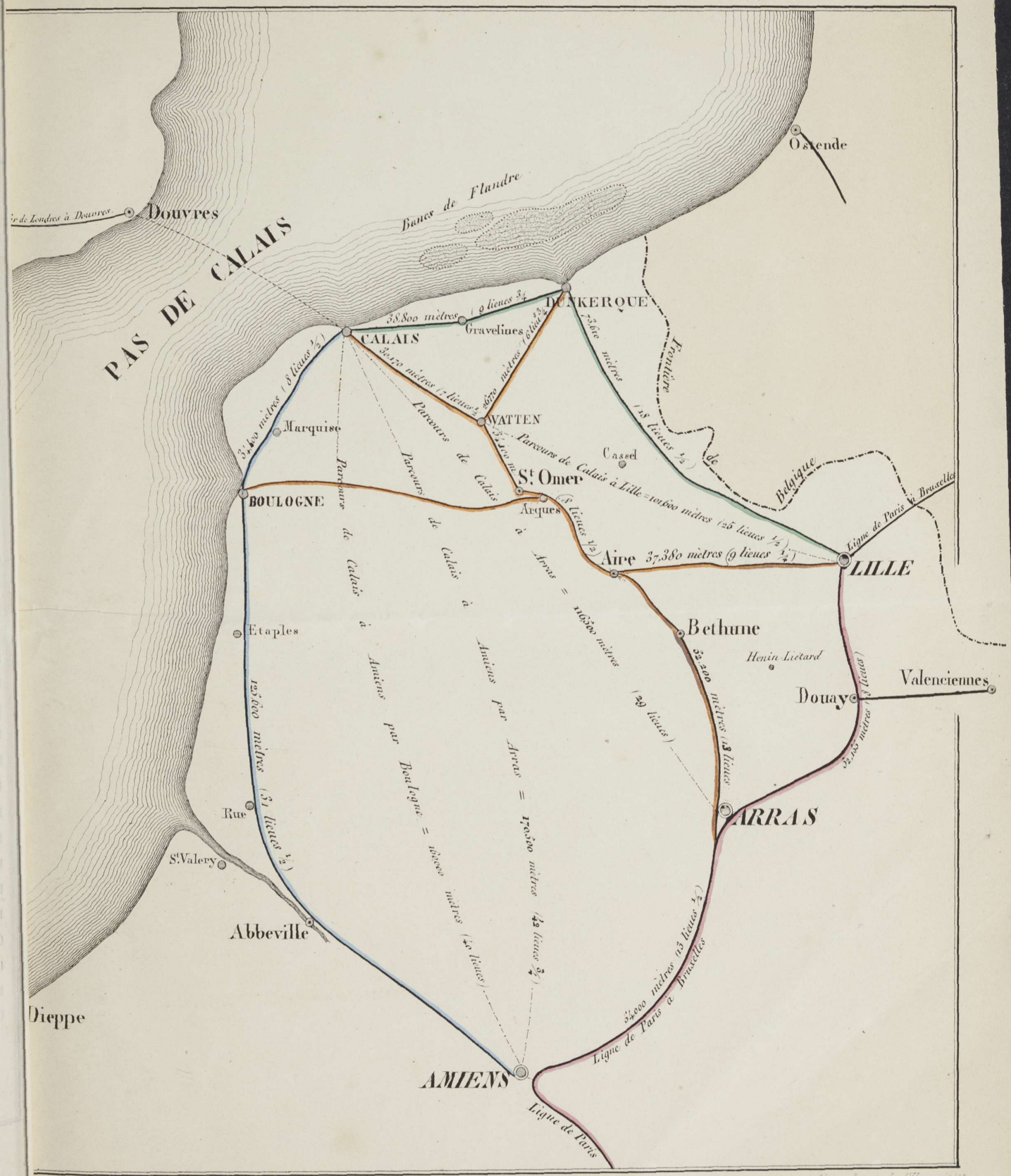
BUREAUX D'ENTRÉE OU DE SORTIE DES MARCHANDISES.	DUNKERQUE.		CALAIS.		BOULOGNE.	
	ENTRÉE.	SORTIE.	ENTRÉE.	SORTIE.	ENTRÉE.	SORTIE.
	quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.
Zuidcoote (*)	5,047.	5,047.	»	»	»	»
Lille	»	17.	»	»	»	1.
Dunkerque	»	»	26.	1.	»	»
Armentières	»	»	1.	»	»	»
Halluin	161.	»	57.	»	1.	»
Buissieux	6.	»	15.	»	1.	»
Blanc-Misseron	68.	2.	9.	»	7.	1.
Sierk	»	»	»	1.	»	»
Forbach	»	»	20.	1.	4.	1.
Strasbourg	»	»	2.	1,233.	1.	1.
Saint-Louis	30.	»	528.	2,103.	109.	18.
Delle	»	»	3.	»	»	»
Les Fargots	21.	»	2.	13.	12.	12.
Verrières de Joux	6.	»	183.	28.	10.	4.
Jougues	»	»	3.	2.	3.	1.
Les Rousses	98.	»	2,255.	626.	242.	8.
Bellegarde	»	»	3.	1.	»	»
Pont-de-Bonvoisin	»	7.	601.	5,808.	7.	120.
Saint-Laurent du Var	»	»	2.	8.	2.	»
Port-Vendres	3.	»	»	»	»	»
Marseille	3.	4.	1,125.	757.	57.	74.
Perpignan	»	27.	»	»	»	»
Les Perthuis	»	56.	7.	»	»	»
Urdos	»	»	1.	»	2.	»
Bedons	»	»	2.	»	1.	»
Saint-Jean Pied-de-Port	»	»	1.	»	»	»
Béhobie	11.	»	1.	»	1.	8.
Bayonne	»	»	35.	»	6.	»
Bordeaux	52.	»	»	»	»	1.
Granville	»	»	2.	»	»	»
Le Hâvre	1.	67.	22.	7.	6.	8.
Boulogne	»	»	3.	»	»	»
Calais	1.	26.	»	»	»	3.
Totaux	5,508.	5,253.	4,909.	10,588.	472.	261.
	10,761, réduits à 667.		15,497.		733.	

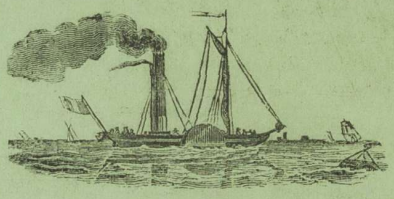
(*) Ces 5,047 quintaux de Zuidcoote ne sont qu'un transit fictif.

On ne peut appeler transit un parcours d'une lieue environ avec retour immédiat, l'entrée et la sortie de ces 5,047 quintaux, ensemble 10,094, doivent être effacés du présent tableau, et cette déduction réduit le chiffre du transit de Dunkerque à 667 quintaux.

Imprimerie Vinchon, rue J.-J. Rousseau, 8.

Chemins de Fer du Nord de la France.



Tenercier et Benard r de Seine 55.

gr par Alexandre r de l'Université 46.